Prop. & Responsible
Editor
I. D. ELISSA
JAFFA

P. O. B. 191
Tel. 91

La Palestine

صاحب الجريدة
ومديرها المسؤول
عيسى داود العيسى
يافا

صندوق البريد ١٩٤
التلفون ٩٤

JAFFA, Feb. 17th, 1927 — THURSDAY الخميس — يافا في ١٧ شباط سنة ١٩٢٧

ملحق خـــاص مصور بمناسبة معرض البرتقال اليـــافي

A Special Illustrated Number issued on the Occasion of the JAFFA ORANGE SHOW

البرتقال اليافي

اصله وتجارته

اجمع الباحثون ومنهم محررو الانسيكلوبيديا البريطانية على ان اصل البرتقال هو من الهند والصين وان العرب اثناء فتوحاتهم نقلوا بذوره من هند ستان الى جنوب غربي اسيا ثم امتدت زراعته في اوائل القرن العاشر للميلاد الى مملكة عمان ومنها انتقلت الى العراق وسوريا وفلسطين ومنها نقلهـا العرب ايضاً الى شمالي افريقيا والاندلس . وفي اوائل القرن السادس عشر حمل الصليبيون معهم بذور البرتقال من فلسطين الى ايطاليا وبروفانس .

وقد اطلق الافرنج على البرتقال اسم اورانج (Orange) وهو تحريف كلمة نارنج بالفارسية .

ومنذ ذلك الحين اشتهرت مدينة يافا في فلسطين بجودة برتقالها غير ان زراعته فيها اهملت اكثر من قرنين بسبب الحروب التي انتابتها فخربتها مراراً وشتتت شمل سكانها ولكنها بعد ان اصبحت مأهولة في اوائل القرن الثامن عشر عادت اليها زراعة البرتقال وانما جاءتها هذه المرة من جنوبي اوربا و بلاد البرتغال ولذلك اطلق على الثمر اسم

البرتقال باللغة العربية وهو لا يزال يعرف بهذا الاسم الى ايامنا هذه .

ولم يكن اصحاب البيارات منذ نحو ثمانين سنة يعرفون له سوقاً غير الاسواق المحلية وكانت المساحات المزروعة منه صغيرة جداً بالنسبة الى ما هي عليه اليوم ، وكان محصولها يعادل محصول بقية الفواكه كالرمان والتفاح والمشمش وغيرها من الاثمار الصيفية . ثم اتسعت زراعته بعد ذلك بسبب مجيء بعض التجار اليونانيين كاتفولا كوميونيدس وفاسلياديس ومتلياتوس ومقرو كورداتو وغيرهم فكانوا يشحنونه على مراكب شراعية لبيعه في اسواق الاستانة واودسا ورومانيا والسواحل الاخرى . وفي سنة ١٨٧٠ بلغ ما كان يصدر منه نحو ٢٥٠،٠٠٠ صندوق .

ولم يكن البرتقال اذ ذاك يشحن كما يشحن اليوم في صناديق من الخشب ملفوفاً بالورق وانما كان يكدس فوق بعضه في عنابر المراكب . ولا يزال الكثيرون يذكرون الى اليوم ان اول من استعمل القفص والصناديق الخشبية والورق في تعبئته وحمل ايطالي من تريستا يدعى مفرونيدي وهو كذلك اول من عني بامر قطفه عناية خاصة حتى لا تخدش قشرته فيسرع اليه العطب اذ كان يلبس العمال قفازات في ايديهم . وهو الذي خطر له بعد ان قدر فائدة شحن البرتقال في صناديق ولفه بالورق ان يصدره الى انكلترا

الخواجا ديمتري تادرس
مدير خط الاتحـاد اليـافي في يافا

MR. D. N. TADROS, F.R.G.S., F.R.C.I. MANAGER IN PALESTINE OF THE
JAFFA UNION LINE

فكان يشحنه بطريق ايطاليا ولكن ما كان يصدره في العام لم يتجاوز خمسة الاف صندوق تباع بين ١٨ و ٢٠ شلناً

ولما رأى الناس ما في تجارة البرتقال مع انكلترا من الربح اقبل عليهـا بعضهم فاخذوا يشحنونه مع شركة بواخر مينوتو الى الاسكندريـة ومنها كان ينقل بطريق الترانسيت الى لفربول على بواخر شركات ليلاند وبـابـا ني وموس فـكان يباع الصندوق منه بين ٦ و ٨ شلنات اذ ذاك

وبلغ مقدار ما كان يشحن منه الى ليفربول ١٣٠،٠٠٠ صندوق والباقي يرسل الى اسواق مصر والاسكندرية والاستانة واودسا . وبلغ الصادر منه في سنة ١٨٩٠ لانكلترا وحدها ٢٠٠،٠٠٠ صندوق .

ولما فتحت اسماء برتقال يافا الاسواق الانكليزيـة اقبـل الملاكون على زراعته واهملوا غيره من الاثمار وبلغ عدد تجاره الى ما قبل الحرب العامة نيف وعشرين تاجراً .

قسم من اسطول خط الاتحاد اليافي التجاري اثناء رسوه في ميناء يافا في ١٦ كانون الثاني سنة ١٩٢٧
من اليمين الى الشمال : الباخرة كلارا — الباخرة ميراندا — الباخرة هسبانيا — الباخرة لو

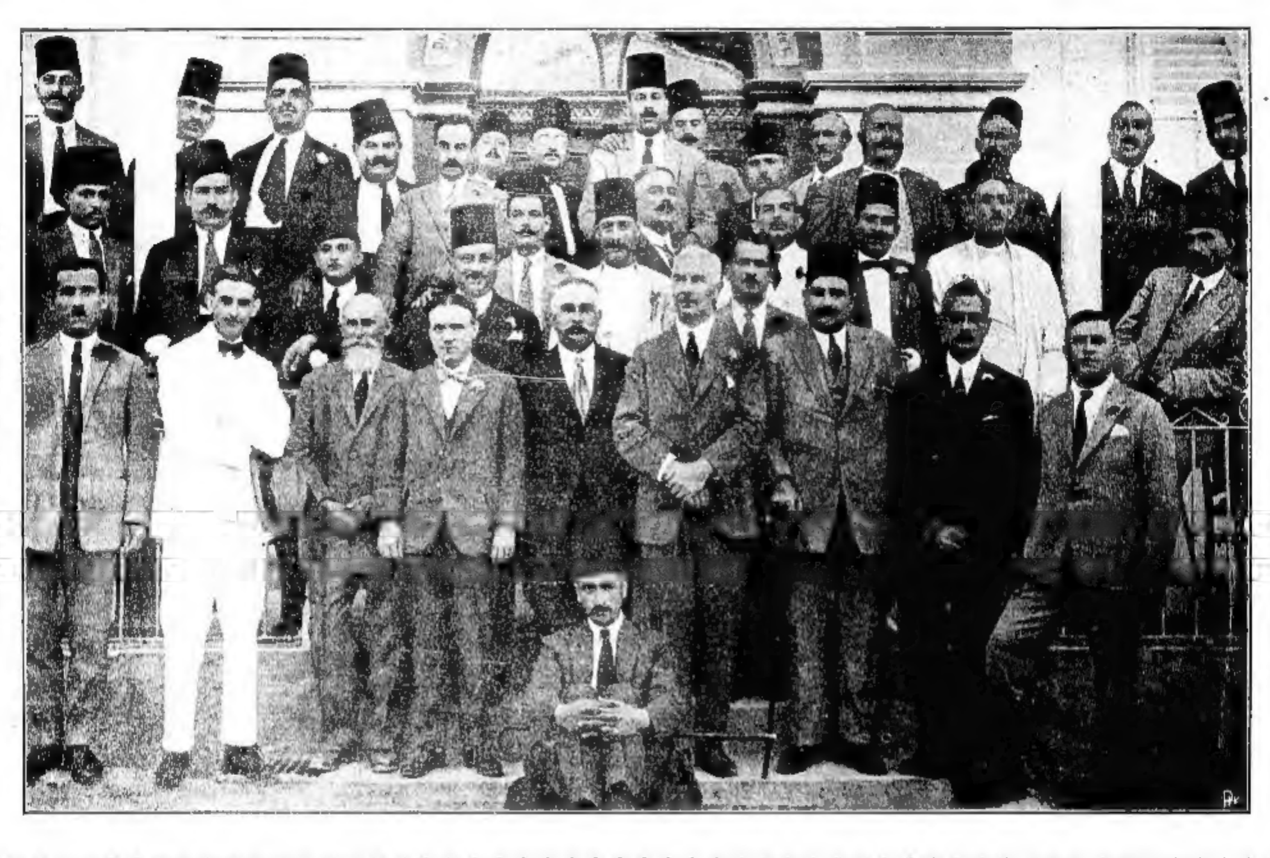
A PART OF THE CHARTERED FLEET OF THE JAFFA UNION LINE READY AT JAFFA ON THE 16TH. JANUARY, 1927 TO LOAD ORANGES TO THE UNITED KINGDOM

ومن اولئك التجار من توفي الى رحمة الله وهم: الحاج علي هيكل ، بني مونيودي ، باسيل قبتان ، دمتري لويزو ، خليل فرح ، ابرهيم سكجها ، عبد الرحمن باميه ، حنا الملك ، علي قبطان ، اسكندر القرا ، مخائيل مشيكو ، الحاج يوسف الميناوي ، بورغاكي اليكو ، الحاج علي الشعراوي ، السبيادس كوندوغوري ، الياس الخوري وانطون سمد . ومنهم الاحياء وهم السادة : الكونت ثياس ، ميشيل بيروتي ، جبرا عرمان ، بولس حبيب ، عطاالله الديك ، الحاج خالد سنجق وقيصر عرقنجي .

وقد بلغ ما شحنته يافا من برتقالها عام ١٩١٣/١٩١٤ وهو آخر موسم قبل الحرب نحو ١،٥٠٠،٠٠٠ صندوق وقيمتها نحو نصف مليون ليرا فلما جاءت الحرب العامة وابعدت الحكومة العثمانية معظم سكان البلدة تلف قسم عظيم من بياراتها ولم تعد الحالة الى مثل ما كانت عليه قبل الحرب الا في موسم العام الماضي حيث بلغت المساحة المزروعة ٣٠،٠٠٠ دونم . اما محصول هذا العام فقد يبلغ ٢،٠٠٠،٠٠٠ صندوق وسيزداد باطراد سنة فسنة لكثرة ما زرع من البيارات الجديدة والمقدر مساحتها بـ ١٥،٠٠٠ دونم . ولا ريب ان هذه الزيادة ستؤثر على الاسعار في المستقبل فتجعلها تهبط عن مستواها الحالي اذا لم يتدارك الملاكون والتجار والحكومة الامر معاً ويسعون لايجاد اسواق جديدة غير الاسواق الانكليزية التي كانت ولا تزال اكبر الاسواق جميعها مقطوعية .

اما عدد تجار البرتقال بعد الحرب فقد ازداد جداً و يبلغ عددهم اليوم نحو مئة وخمسين فكثرت الفوضى في الشحن واستثمر سماسرة البرتقال وتجاره في انكلترا ذلك لمصلحتهم .

ولا ينكر ان الحكومة قد سعت للافساد فوضى الشحن ولكن سعيها كان غير موفق من هذه الجهة ، غير انها اظهرت مؤخراً بعض العناية بامر البرتقال اذ اقامت له معرضاً في العام الماضي وزعت فيه الجوائز على المبرزين في زراعته وطرق تعبئته وها هي اليوم تقيم له معرضاً ثانياً . غير انه لا يزال يطلب منها الاهتمام بامر تجارته وايجاد اسواق جديدة له وعقد اتفاقات تجارية متبادلة تسهل مروره من ايطاليا الى اسواق المانيا وشمال اوربا وتفتح له اسواق تركيا وروسيا وما اليهما من موانئ البحر الاسود فتستحق على ذلك الشكر التام .



حفلة شاي اقيمت في لوكندة هوتك في ١٢ ايار سنة ١٩٢٦ اكراماً
للمستر اندروز والمستر ريز من مديري خط الاتحاد اليافي في انكلترا

خط الاتحاد اليافي

وكلة عن شركات بواخر الشحن الاخرى

كان تجار البرتقال في اول عهدهم بالتصدير الى انكلترا يشحنونه على بواخر شركة بلز الى الاسكندرية ومن هناك تنقله الى ليفربول بواخر شركات ليلاند ومويس وباباين فجاءت شركة البرنس لاين في سنة ١٨٩٠ الى يافا واخذت تزاحم شركة بلز حتى هزمتها فجعلت اجرة شحن الصندوق الواحد الى ليفربول رأساً شلناً وثلاثة بنسات ثم اخذت تتدرج في الزيادة حتى صار النولون شلناً ونصف شلن . غير ان بواخر شركات ليلاند ومويس وباباين استمرت على الشحن بطريق الترانسبت من الاسكندرية ، فلم يرق ذلك لشركة البرنس لاين فعملت على الاتفاق مع الشركات المذكورة لتوحيد العمل ومنع المزاحمة على ان تشحن هي ٦٠ ٪ من الموسم والشركات الاخرى ٤٠ ٪ ، وان يلغى خط الاسكندرية — ليفربول وهكذا كان .

وظل اللاينرس او الكونفرانس لاين (اصحاب البواخر المتفقة ومنها البرنس لاين) من ذلك الحين يتقاضون النولون الذي يريدونه ، فاكبر التجار ذلك وارادوا ان يضعوا له حداً فلم يتمكنوا الى ان كان عام ١٩١١/١٩١٢ اذ قام المرحومان اسكندر روك وسليم ظريفه والشيخ توفيق افندي الدجاني والفوا مع شركة اخرى لانشاء خط جديد باسمه خط يافا ليفربول على ان يتقاضى شلناً واحداً عن كل صندوق . وبعد ان تم هذا الاتفاق انزل اللاينرس اجرة الشحن على بواخرهم الى تسعة بنسات ثم الى ستة بنسات فلم يؤثر ذلك على الشركة الجديدة لان التجار ادركوا انهم اذا تخلوا عنها كانت النتيجة ضرراً عليهم لان اللاينرس لا بد لهم بعد القضاء على المزاحمة من الرجوع الى النولون السابق او الى اضعافه .

وقد كان مقدار ما شحن على بواخر الشركة الجديدة في السنة الاولى ربع الموسم تقريباً . وفي السنة الثانية انسحب المرحوم سليم ظريفه والشيخ توفيق افندي الدجاني من العمل فجدد الخواجا القرد روك الاتفاق مع المستر فريليغرات مدير تلك الشركة وشحن على بواخرها نحو ربع الموسم ايضاً ثم انضم اليه من تجار البرتقال في السنة الثالثة شركتا الدويتغ (الالمانية) والمركز (اليهودية) فشحنوا معاً نحو ثلث الموسم . ولما رأى اللاينرس انهم لا يستطيعون القضاء على هذه الشركة عادوا فجعلوا النولون شلناً واحداً وجاءت الحرب بعد ذلك فتوقف العمل .

وفي عام ١٩١٩/١٩٢٠ بعد ان انقضى الحرب وابتدأ التجار بالتصدير كانت بواخر اللاينرس وحدها لا مزاحم لها فاخذت تتقاضى ستة شلنات ونصف شلن اجرة شحن الصندوق الواحد على ان ترجع منها شلناً في ختام الموسم لئلا يقلب التجار اذا زاحمتها شركة اخرى . ثم جعلت النولون في السنة التالية ستة شلنات ونصف شلن على ان ترجع منه شلناً . وفي هذه السنة تالفت لجنة البرتقال فاخذت تساوم اللاينرس على اجرة الشحن فانزلت النولون الى خمسة شلنات ونصف شلن في بحر الموسم على ان ترجع منه شلناً ، ثم تمكنت اللجنة في الموسم الثاني من حمل اللاينرس على تنزيل النولون الى ثلاثة شلنات ونصف وارجاع نصف شلن في ختام الموسم وفي السنة الرابعة كانت النولون شلنين ونصف يرجعون منه ثلاثة بنسات .

وفي عام ١٩٢٣/١٩٢٤ جاء الخواجا فكتور تميل بشركة بواخر جديدة وكان اذ ذاك اللاينرس يتقاضون شلنين وثلاثة بنسات ويرجعون ثلاثة بنسات في آخر الموسم، فجعل اجرة الشحن على بواخره شلناً ونصف فانزل اللاينرس نولونهم الى شلن وتسعة بنسات ولكن كثيرين من التجار كانوا قد اتفقوا مع الخواجا تميل على الشحن فشحنوا خمساً من بواخره وحالت بعد ذلك ظروف قاهرة دون مجيئها فاضطر التجار الذين كانوا يشحنون معه الى العودة لبواخر اللاينرس مرغمين فاقتصت منهم بان جعلت اجرة كل صندوق من صناديقهم شلنين ونصف شلن وظل اللاينرس بعد ذلك بلا مزاحم يتصرفون بالنولون صعوداً وهبوطاً حتى موسم العام الماضي .

وفي حزيران من العام الماضي سافر الخواجا دمتري تادرس الى بلاد الانكليز وهناك اتفق مع شركة بواخر مهمة على شروط مفيدة ثم عاد في شهر تموز وعرض على التجار نتيجة عمله فوافق البعض عليها والفوا شركة منهم فرضوا على كل عضو فيها مبلغاً معيناً يضعه في البنك كتأمين . ولما تم ذلك

عاد الخواجا تادرس الى انكلترا وعقد الاتفاق نهائياً ودعي اسم الخط الجديد «خط الاتحاد اليافي» ·

وفي نهار السبت الواقع في ٢١ تشرين الثاني سنة ١٩٢٥ وصلت الى الثغر اول باخرة من بواخر هذا الخط فاقيمت حفلة تدشينه في دير الارمن لان البحر كان هائجاً يومئذٍ فلم يستطع المدعوون النزول الى ظهر الباخرة وهناك اديرت كؤوس الشمبانيا واطباق الحلوى على الحاضرين من التجار والملاكين ومديري المصارف والقيت بعض الخطب في تهنئة القائمين بهذا العمل الكبير الذي يخلص تجار البرتقال من الاحتكار

اما مؤسسو هذا الخط فهم بحسب ترتيب اسمائهم على الحروف الابجدية

لجنة ادارة خط الاتحاد اليافي

❊ من اليمين الى الشمال ❊ السادة : انطون فروجي ، هاشم ابو خضره ، توفيق ظريفه ، سلمون كاهانوف ، محمد عبد الرحيم ، الحاج ابرهيم البنا ، يوسف ضيا الدجاني وفائق طماس ·

COMMITTEE OF THE JAFFA UNION LINE

السادة : احمد شنير، ابرهيم الشعراوي، البنك الالماني ، الحاج خالد سجق ، دمتري تادرس ، الحاج صالح ابوالخير ، كاهانوف وشلن ، محمد الشيخ علي ، محمد عبد الرحيم ، محمد سرحان ، محمود ابوضبه ، هاشم ابوخضره ، يوسف ضيا الدجاني ومحمود العزوني ·

وقد تعاهد هؤلاء على شحن ٣٠٠٤٠٠٠ صندوق في السنة الاولى باجرة شلنين عن كل صندوق فكان مقدار ما شحنوه ٣٤٤٤٣٠ صندوقاً على ١٧ باخرة بمتوسط ٢٠ الفاً على الباخرة الواحدة وبذلك كان الثمر يصل الى المرافئ المشحون اليها على احسن حال لسرعة البواخر وقلة مشحونها وحسن تهويتها بعكس البواخر الاخرى التي كان مشحون الواحدة منها يربو على الاربعين الفاً · وكان البرتقال المشحون على بواخر خط الاتحاد اليافي يباع الصندوق منه بزيادة شلنين عن المشحون في غيرها للاسباب المذكورة ·

وفي ختام موسم العام الماضي جاء اثنان من مديري هذا الخط لزيارة يافا فاقيمت لهما في ١٢ ايار سنة ١٩٢٦ حفلة في لوكاندة هرتزل حضرها اكثر تجار الثغر والملاكين ومديري المصارف وتكلم فيها احدهما المستر اندروز وكان مما قاله :

« يسرنا والحمد لله ان مشروعنا قد نجح نجاحاً تاماً لان الاخلاص كان رائدنا والاستقامة غايتنا · وان ما لقيناه من النجاح في الموسم الماضي لا يجاري فيه احد وهو يعد في السنة الاولى شيئاً كثيراً ·

«ان الامرين المهمين في البواخر التي تشحن البرتقال من يافا هما السرعة وحسن التهوية والامر الثاني اهم من الاول ولذلك نحصر اهتمامنا في المستقبل بانتقاء البواخر التي يتوفر فيها هذان الامران حتى يتحقق لنا اخيراً املنا بمساعدتكم على بناء بواخر خصوصية وبذلك يتمكن خط الاتحاد اليافي من الحياة الى الابد و يكون لكم ولاولادكم من بعدكم · انكم بالثبات والصبر والتعاون تصلون الى هذه الغاية ·

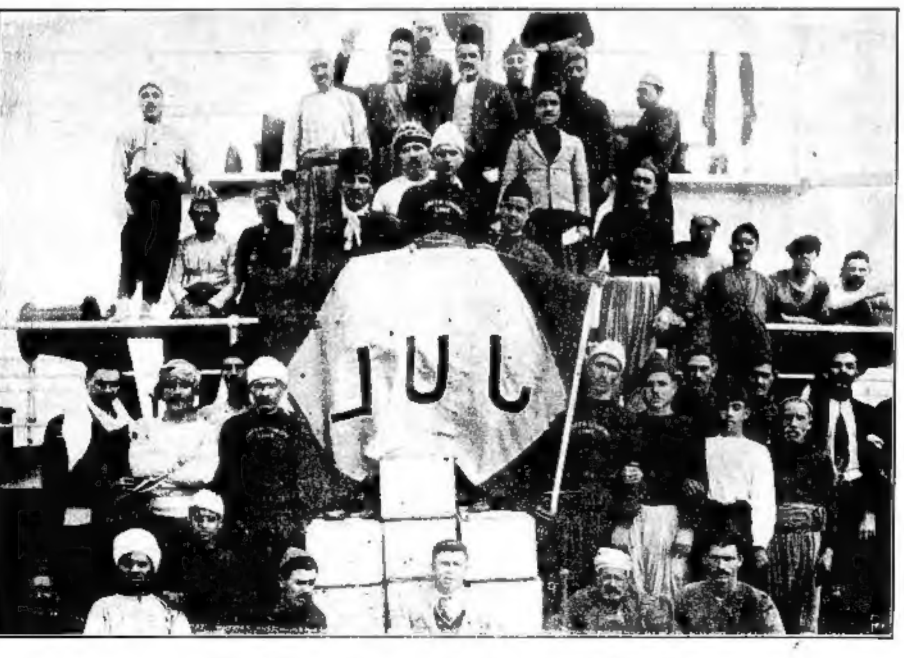
« اننا لم نأت الى يافا طمعاً في اغتصاب حقوق اللايترس او لنقوم باية مزاحمة دنيئة · وانما جئنا بناء على دعوتكم وعلى الحاح الخواجا تادرس · ان في يافا متسعاً لعمل خط الاتحاد اليافي ولعمل اللايترس لان تجارتها تزداد سنة فسنة ولانه من الخطر الكبير للملاك والشاحن معاً ان يرسلا على باخرة واحدة اكثر من ٢٥ الف صندوق · وبما ان الموسم قصير كان من الضروري وجود باخرة في كل يوم لتنقل لكم اثماركم في حينها » ·

وفي الواقع ان بواخر خط الاتحاد اليافي التي جاءت الى يافا في موسم هذا العام كانت من خيرة البواخر كما يشهد كل من رآها فقد توفرت فيها شروط السرعة وحسن التهوية ، ورغم اضراب المعدني في البلاد الانكليزية ورغم قلة الفحم وارتفاع اجور الشحن البحرية ظلت هذه الشركة الوطنية تتقاضى شلنين عن كل صندوق في حين ان شركات اللايترس بقيت رغم رجاء زبائنها تتقاضى منهم شلنين وتسعة بنسات عن كل صندوق ودام ذلك حتى الشهر الماضي حيث جعلت التأولون شلنين وثلاثة بنسات ثم شلنين ثم شلناً وتسعة بنسات، وهو كالترمومتر لا يزال بين صعود ونزول ، لا تطلعاً لمصلحة التجار وانما لمزاحمة خط الاتحاد اليافي والقضاء عليه كما فعلت بغيره ليتسنى لها بعد ذلك ان تكون هي الوحيدة التي تتصرف بمقدرات برتقال يافا وهو موردها الوحيد ·

ومما لا مندوحة عن ذكره ان كثيرين من التجار انضموا الى هذه الشركة مع المؤسسين في هذا العام واخذوا يشحنون في بواخرها بعد ان ثبتت لهم افضليتها ورأوا ذلك في مصلحتهم واليك اسماءهم على الترتيب الابجدي وهم السادة : انطون طماس واولاده ، الحاج ابرهيم البنا ، احمد زقزوق ، بشاره اليكو ، حسن العيسوي ، حسن ابو عطيه ، حسن الزقزوق ، حسن ابو عيبه ، خالد الفرخ ، داود ظريفه واولاده ، ديب معتوق ، الشيخ رشدي الدجاني ، سكسك وكيالي ، سعيد حجاج وحسن ابو محمود ، عيسى فروجي واولاده ، عبدالله يوسف الدجاني ، فخري عبد الفتاح النسيبه ، محمد ابو لبن ، محمد السكسك ، موسى البنا و يعقوب وسليمان القصير · وقد بلغ عدد بواخر خط الاتحاد اليافي التي وصلت الثغر حتى ١٥ شباط الجاري **١٨** باخرة من **٣٦** باخرة ويقدر جميع ما ستشحنه من موسم هذا العام بـ **٨٥٠٠٠٠** صندوق او نحو نصف الموسم · وذلك اعظم دليل على نجاح هذا الخط وثقة التجار به ·

ومما يذكر لشركة خط الاتحاد اليافي بعد نظرها والحيطة للمستقبل اذ اخذت تتقاضى من الشاحنين معها في هذا العام بنسين عن كل صندوق وذلك لشراء باخرة تكون ملكاً لها يطلق عليها اسم «ثغر يافا» فتجعلها نواة لاسطولها التجاري في المستقبل الذي نرجو ان يشترك فيه جميع الملاكين والتجار اما رأساً كالاكتتاب في اسهمه او بواسطة كالشحن في بواخره ·

على ان جميع ما مر بنا عن شركات البواخر وتلاعبها في النولون ، لا يجب ان نستدل منه على ان وجود بواخر اللايترس مضر بمصلحة تجارة البرتقال بل على العكس ان وجود شركتين على الاقل لابد منه خوفاً من الاحتكار من جهة ولان موسم البرتقال من جهة اخرى قصير الزمن والمحصول في ازدياد ومن الضروري ان لا يزيد محمول الباخرة الواحدة عن خمسة وعشرين الف صندوق · فلو كانت هنالك شركة فقط لاضطرت ان تزيد في مقدار الشحن وتستبد باجوره كما تريد وذلك ليس من المصلحة في شيء ·



قسم من المكاري والعدادين على ظهر احدى بواخر خط الاتحاد اليافي

STEVEDORS AND TALLY CLERKS ON BOARD ONE OF THE STEAMERS, JAFFA UNION LINE

احصاء تقريبي لعدد البواخر ومقدار المشحونات من صناديق البرتقال

من اول الموسم الحالي الى اخر كانون الثاني سنة ١٩٢٧

اسم الباخرة	تاريخ السفر	ليفربول	مانشستر	غلاسكو	هول	كرديف	بلفاست	لندن	المجموع
ادفو	١٣ تشرين الثاني سنة ١٩٢٦	٢١٧١٧							٢١٧١٧
* امبراطور	١٤ " "				٢٠٣٦٤				٢٠٣٦٤
اسنا	١٩ " "			٣٥١٠٩					٣٥١٠٩
الجبريان برنس	٢٣ " "		٣٥١١٨						٣٥١١٨
* ادرات	٢٤ " "	٢٠١٠٠							٢٠١٠٠
مالاتيان	٢٥ " "				٢٤١٩٣				٢٤١٩٣
* فياتور	٢٧ " "			٢١٢٣٥					٢١٢٣٥
الجبريان	٢٩ " "	٤١٢٠٠							٤١٢٠٠
اترب	٢ كانون اول سنة ١٩٢٦			٣٤٠١٦					٣٤٠١٦
فابيان	٦ " "				٢٥٢١٩				٢٥٢١٩
ستوارت برنس	١٥ " "		٣٣٠١٦						٣٣٠١٦
ايطاليان برنس	٢١ " "	٣٥٣٥٥							٣٥٣٥٥
* كلابريا	٢١ " "			٢٢٢٦٧					٢٢٢٦٧
* نوردفولد	٢٦ " "	٢١٥١٢							٢١٥١٢
كارنك	٢٧ " "			٣٤١٤٥					٣٤١٤٥
* إماكوس	٢٩ " "	٢٠٨٠٣							٢٠٨٠٣
كاستيليان	٣٠ " "				٢٧٥٩٤				٢٧٥٩٤
* با	٣ كانون الثاني سنة ١٩٢٧			٢٠٩١٥					٢٠٩١٥
سيسليان برنس	٤ " "		٣٩١٥٠						٣٩١٥٠
* سياس	٥ " "				٢١١٤٨				٢١١٤٨
سبتا	١٠ " "	٤٠٢٥٠							٤٠٢٥٠
* ادرات	١٠ " "			١٩٧١٥					١٩٧١٥
فلامينيان	١٥ " "	٣٩٦٧٠							٣٩٦٧٠
* تورهولم	١٥ " "			٢٠٢٣٠					٢٠٢٣٠
ادنهال	١٥ " "							١٢٠٣٠	١٢٠٣٠
غيدو	١٨ " "				٢٧١٢٧				٢٧١٢٧
* ميراندا	١٩ " "					١٤٧١٩	٨٩٨٠		٢٣٦٩٩
* كلارا	٢٤ " "	٢٠٤٨١							٢٠٤٨١
سيريان برنس	٢٤ " "		٣٩٦٢٨						٣٩٦٢٨
مي فكتوري	٢٦ " "			٣٦٦٣٩					٣٦٦٣٩
* لوم	٢٧ " "				٢٠٧٤٢				٢٠٧٤٢
* هسبانيا	٣٠ " "		٢٠٩١٥						٢٠٩١٥
سيريان برنس	٣٠ " "	٤٥٩٢٦							٤٥٩٢٦
المجموع		٣٠٧٠١٤	١٦٧٨٢٧	٢٤٤٢٧١	١٦٦٣٨٧	١٤٧١٩	٨٩٨٠	١٢٠٣٠	٩٢١٢٢٨

تنبيه : البواخر التي امامها نجمة * تابعة لخط الاتحاد الياباني